И. Ануфріевъ.

Изъ исторіи мореходства на Сѣверѣ.

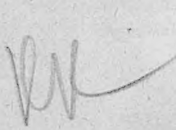
АРХАНГЕЛЬСКЪ.
Губернская Типографія
1913.

И. Ануфріевъ.

Изъ исторіи мореходства на Сѣверѣ.









Архангельская
Губернская Типографія.
1913



Изъ исторіи мореходства на Сѣверѣ.

ОТЪ АВТОРА.

Печатая для вниманія мореходовъ-поморовъ и всей публики, интересующейся русскимъ мореходствомъ на Сѣверѣ, собранные мною матеріалы, я вовсе не претендую на ихъ полноту. Нѣтъ, для полной исторіи мореходства на Сѣверѣ необходимо еще много собрать матеріаловъ, которые бы пополнили тѣ почти полу и столѣтніе пробѣлы; но для ихъ собиранія нужны средства и время, а таковыхъ я имѣлъ очень мало; для собиранія этихъ матеріаловъ я пользовался слѣдующими старинными и историческими книгами и журналами:

1) Исторія Арханг. порта—Огородниковъ.
2) Энциклопедическій слов.—Бр. и Ефрона.
3) Труды С.-Петерб. отд. Имп. о-ва для содѣйствія торговаго мореходства.
4) Доклады Сидорова въ 1876 г. С.-Петербургѣ.
5) Отчетъ минист. пром. и торговли 1908 года.
6) Труды по исторіи—Г. Гебеля.
7) Русскіе замѣчательные люди Арханг. губ. изъ ея уроженцевъ.
8) Лѣтописецъ Соловецкій; изданіе 1833 года.
9) Ант. фонъ-Пошминъ (Арханг. губернія); изданіе 1802 г.
10) Морской сборникъ 1849—1853 годовъ.
11) Памятныя книжки Арханг. губ. 1861—1863 г.
12) Сидоровъ—Сѣверъ Россіи.
13) Географическія извѣстія 1849 г.
14) Очерки Арханг. губерніи—Верещагина; изданіе 1849 г.
15) Общій морской списокъ, отъ основанія флота до кончины Петра I-го; изданіе 1885 года.
16) Молчановъ—описаніе Арх. губ.; изданіе 1813 года.
17) Сочиненіе Богуслава; изданіе 1862 г. С. И.
18) Историч. обзоръ правительствен. мѣропріятій для развитія русскаго торгов. мореплаванія; изданіе 1895 г.
19) Архангельскія вѣдомости 1849 г.
20) Фр. Гельвальдъ—„Во льдахъ и снѣгахъ".
21) Крестининъ—начертаніе исторіи гор. Холмогоръ.
22) Г. И. Минейко—докладъ комиссіи 1888 года.

Періодъ I-й до эпохи Петра I-го.

Мореходство на Сѣверѣ нашего отечества, т. е. на Бѣломъ морѣ и Ледовитомъ океанѣ, существовало, очевидно, въ очень древнія времена, не только до періода московскаго государства и владычества господина Великаго Новгорода, а значительно раньше, вѣроятно, со времени образованія русской государственности. Доказательства, правда, неясныя, неопредѣленныя и сбивчивыя указываютъ, что берега Бѣлаго моря не были пустынны ко временамъ первыхъ появленій на Сѣверѣ новгородцевъ.

Первый лѣтописецъ, которому въ 1078 году были уже извѣстны, хотя неясно, многія названія рѣкъ подъ названіемъ Заволочья подразумѣваетъ узкую полосу берега моря, но включаетъ Поволжье (Бѣлоозеро) и варяжское (Каспійское море*); двинскій лѣтописецъ даетъ извѣстія,

*) См. Энциклоп. сл. Бр. и Ефр., т. 23-й; стр. 107.

что жители Заволочья зависѣли отъ Новгорода еще при св. князѣ Владимірѣ; хотя эти свѣдѣнія, ничѣмъ не подкрѣпленныя, мало вѣроятны, но есть причины думать, что поселенія тамъ, т. е. по берегамъ Бѣлаго моря, существовали; а разъ существовали поселенія, существовало и мореходство, хотя и зачаточное, примитивно-прибрежное, но въ силу борьбы за существованіе жители береговъ моря по необходимости должны были совершать плаванія, хотя бы для того, чтобы имѣть сообщеніе между собой.

Въ XI столѣтіи начались движенія новгородцевъ на Сѣверъ, съ этихъ поръ и свѣдѣнія лѣтописцевъ уже даютъ болѣе ясную картину поселеній береговъ Бѣлаго моря. Въ уставѣ Святослава Ольговича подъ 1138 год. уже упоминаются владычные доходы съ Заволочья, что доказываетъ уже распространеніе въ Заволочьи христіанства и подтверждаетъ предположеніе о существованіи поселеній до прихода новгородцевъ потому, что въ продолженіе одного-двухъ столѣтій по тому времени трудно было бы заселить дикій, суровый сѣверный край, если бы онъ былъ совершенно необитаемъ; поэтому, новгородцы явились на Сѣверъ не какъ первые піонеры (подобно Колумбу, явившемуся и открывшему Америку, а какъ болѣе сильные, болѣе культурные и предпріимчивые завоеватели и колонизаторы. Новгородцы явились въ Заволочье, которое уже было заселено и въ которомъ было (существовало) мореплаваніе; тамъ уже существовала страна, по иностраннымъ лѣтописнымъ источникамъ, подъ названіемъ Біармiи (свѣдѣній о Біармiи, я здѣсь не буду касаться, такъ какъ о мореходствѣ той біармской эпохи (почти легендарной) мы свѣдѣній не имѣемъ).

Съ половины XI столѣтія до начала XII столѣтія уже можно считать, что на Сѣверѣ новгородцы утвердились прочно.

Въ началѣ XII столѣтія *) въ Заволочьи жили новгородскіе посадники, бояре, купцы, игумены и др. люди новгородскіе; и поселенія новгородцевъ опредѣлились также по рѣкамъ: Онегѣ, С.-Двинѣ, Вагѣ, Мезени, Кулою и др. Въ этомъ же столѣтіи мы имѣемъ свѣдѣнія о городѣ Холмогорахъ „Крестининъ о начертаніи исторіи города Холмогоръ“ (Молчановъ, исторія Архан. губерніи), въ которыхъ лѣтописецъ говоритъ, что „въ 1048 г. Гарольдъ I“, храбрый норвежскій король, бывшій въ Россіи для собственныхъ нуждъ, а также для сватанія и сочетанія съ княгиней Елизаветой Ярославной, продолжалъ путь черезъ Холмогоры. О г. Колѣ упоминается что въ XI столѣтіи „Кола состояла подъ властью Новгорода“; къ этому же столѣтію относятся свѣдѣнія о Печорѣ, что въ 1098 году Печора была данницей Новгорода (энциклоп. слов. Бр. и Ефр., т. 43—стр. 538).

Особенно цѣнны свѣдѣнія о существованіи такихъ городовъ, какъ Кола и Печора, которые въ настоящее время считаются пунктами крайнихъ сѣверныхъ поселеній, достичь до которыхъ возможно главнымъ образомъ, водой—по морю, что опять-таки указываетъ на существованіе мореходства на Сѣверѣ. Тотъ-же Молчановъ въ описаніи Архангельской губерніи говоритъ, что „въ XII-мъ столѣтіи извѣстно было, что индійскіе и персидскіе купцы приходили съ Каспійскаго моря рѣками Волгой и Камою черезъ городъ Чердынь; Печорою и Двиною, въ сѣверный океанъ впадающими, для торговли съ Швеціей и Норвегіей, по случаю сего производимаго въ древнія времена торгу сѣверною Двиною, въ Бѣлое море; а въ 1226 г. новгородцы требовали отъ князя Ярослава

*) Грам. новгородскаго владыки Іоанна игумену Архангельскаго монастыря.

Ярославича и сына его Михаила Ярославича, чтобы великій князь на Вологдѣ отъ своей стороны тіуна и пошлиннаго сбора не имѣлъ".

Поэтому, несомнѣнно, что морская торговля въ XI—XII столѣтіяхъ на Сѣверѣ была уже значительна, а для производства ея нужны были и морскія суда.

Такъ, по Крестинину, подъ властію ихъ (новгородцевъ) состояли еще торговые люди двоякаго званія: купцы новгородскіе и купцы заволоцкіе. Новгородскіе купцы, кажется, были на Двинѣ пріѣзжіе гости; заволоцкіе же купцы, безъ сомнѣнія, имѣли постоянное жительство въ Заволоцкой или Двинской землѣ. Но гдѣ? Крестининъ не даетъ отвѣта. Далѣе, дѣлая догадки, и перечисляя поименно селенія, существовавшія въ XII столѣтіи около Холмогоръ, онъ упоминаетъ въ томъ числѣ и Мудьюгу, сдѣлавъ дальше такую замѣтку: „глубокое теченіе двинскихъ водъ даютъ свободный перевозъ товаровъ, какъ на рѣчныхъ судахъ, такъ и на морскихъ ладіяхъ, приморскихъ мѣстъ Бѣлаго моря", что подтверждаетъ существованіе морского торговаго флота на Сѣверѣ.

Но каковъ былъ морской флотъ того времени, мы ничего не знаемъ? Лѣтописи не оставили намъ никакихъ данныхъ, а потому лишь можемъ предполагать, что типы мореходныхъ судовъ въ это время были очень примитивны, и суда были безпалубныя, небольшія, шитыя вицей. Наши прадѣды, мореходы той эпохи, едва ли знали компасъ и совершали переѣзды по морю и океану около береговъ, отъ становища до становища, отъ устья рѣки до другой рѣки, а гдѣ было возможно, пользовались руслами рѣкъ, какъ, напримѣръ, Двиной и по пути въ Печору Кулоемъ, Чешей и др. удобными въ направленіи пути рѣками, они не брезговали перетаскивать свои суда изъ одного русла рѣки въ другое, изъ озера въ озеро; на сѣверномъ океанѣ боялись огибать выдающіеся далеко въ океанъ мысы, а потому перетаскивали (волокомъ) суда на другую сторону мысовъ и плыли далѣе около береговъ, отъ становища до становища. На Мурманѣ до настоящаго времени сохранились названія волоковъ и волоковыхъ губъ, напримѣръ, у Св. Носа губа волоковая, и еще очень недавно были замѣтны здѣсь слѣды древнихъ сооруженій и принадлежностей на волокѣ, напримѣръ, катковъ, настила и воротовъ; другая волоковая губа у входа въ Кольскую губу. До сихъ поръ существуетъ преданіе между поморами, что въ древнее время у Св. Носа въ сулоѣ (сувой) водились черви, которые протачивали корпуса судовъ, а потому мореходы не огибали мыса Св. Носъ, а переволакивали суда черезъ перешеекъ, и что только послѣ того, какъ какой-то святой пришелъ и проклялъ-прогналъ червей, плаваніе кругомъ Св. Носа сдѣлалось безопаснымъ. Не придавая большой вѣроятности легендѣ о существованіи червей, мы все же должны прійти къ убѣжденію, что суда того времени были еще очень плохой конструкціи, а потому не прочны и не надежны для огибанія Св. Носа, гдѣ, дѣйствительно, существуетъ бурный и опасный сулой (встрѣча двухъ теченій), среди буруновъ котораго не мало погибло судовъ, ладей—шкунъ, палубныхъ, болѣе поздней и крѣпкой конструкціи.

Однако, не смотря на свой первый примитивный флотъ, ногородскіе выходцы-поселенцы уже въ XIII столѣтіи прошли на Сѣверъ и востокъ Ледовитаго океана очень далеко, т. е. владѣли тѣми областями, которыми владѣетъ современное государство Россійское. Вотъ названія сѣверныхъ владѣній новгородцевъ того времени: весь Кольскій полуостровъ или русская Лапландія назывался—*Мурманскимъ Лопарьемъ* или *Симеядного*; вся земля отъ рѣки Печоры до Уральскихъ горъ называлась—*землей*

Печорской; полоса земли по всему протяженію Сѣверной Двины называлась *Двинской землей* и, наконецъ, все прибрежье Бѣлаго моря отъ Мезени до Лопарья носило названіе *Заволочье*, т. е. мѣсто за волокомъ (волоками называлось всякое пустынное пространство, не заселенное людьми).

Насколько многочисленень былъ флотъ? насколько густо были заселены сѣверныя области новгородцевъ, мы не знаемъ; но можно догадываться, что мореходство и торговля были на порядочной ступени развитія, такъ какъ Новгородъ получалъ съ этихъ областей значительный доходъ, потому что упоминается въ лѣтописяхъ объ охраненіи отъ поползновенія князей къ захвату сбора пошлинъ. Такъ, въ одной грамотѣ, по которой новгородцы, признавая своимъ начальникомъ великаго князя Ярослава Тверского въ 1264 году, между прочими условіями, выговариваютъ, что ни самъ князь, ни княгиня и никто изъ бояръ его не имѣютъ права владѣть волостями въ Заволочьи, Колѣ, Печорѣ, Югрѣ и Перми (Очерки Арханг. губ. Верещагина).

Кромѣ того, Крестининъ упоминаетъ, что новгородцы торговали такими товарами, какъ дорогіе звѣриные мѣха и..... „бѣломорская соль, соленая рыба Бѣлаго моря, соленые рыбы Мурманскаго моря, бѣломорскихъ морскихъ звѣрей сало"....... „Соленыя рыбы Мурманскаго моря называемая треска и палтусъ, не должны, кажется, исключить изъ первыхъ товаровъ заволоцкія торговли". Конечно, добыть мурманскую рыбу безъ морскихъ судовъ было бы, очевидно, невозможно; кромѣ того, Крестининъ упоминаетъ еще „трактатъ между Великимъ Новымъ-городомъ и норвежскимъ королемъ Магномъ (Магнусъ), заключенный полномочными особами обѣихъ сторонъ въ Новѣ-городѣ 1326 года, іюля 31 дня о безопасности границъ обоихъ владѣній.

Въ XIV столѣтіи, какъ видно изъ Новгородскихъ грамотъ, Заволочье управлялось Новгородскими посадниками, вѣдавшими судъ, промыслы и наблюдавшими за торговыми людьми, которые управлялись своими старостами; въ этомъ же вѣкѣ началась борьба Новгорода съ великими князьями: послѣдніе, очевидно, узнали богатства Сѣвера и его доходы и устремились завоевать ихъ себѣ.

Такъ, въ 1397 году великій князь Василій Дмитріевичъ безъ кровопролитія овладѣлъ Заволочьемъ; по этому случаю новгородцы снарядили сначала къ великому князю посольство, во главѣ котораго стоялъ Богданъ Обакумовичъ (Энцикл. сл. Бр. и Ефр., т. 7-й); но, вѣроятно, посольство не имѣло успѣха, такъ какъ въ слѣдующемъ году новгородцы уже снарядили большое войско и разорили сѣверныя волости великаго князя Василія Дмитріевича, проникли въ Заволочье, захватили предавшихся князю Василію воеводъ и посадника, и Заволочье снова стало ихъ волостью.

Съ этого времени начавшаяся борьба за Заволочье не прекращалась уже до 1478 года,—до полнаго завоеванія сѣвернаго края московскими великими князьями. До сего же времени великіе князья ограничивались полученіемъ съ Новгорода, такъ называемой, Печорской доли.

Относительно XV столѣтія мы располагаемъ болѣе ясными и опредѣленными свѣдѣніями о состояніи мореходства на Сѣверѣ, хотя все же качество и число судовъ остаются неизвѣстными. Можетъ быть, въ будущемъ еще удастся найти документы новгородскихъ приказовъ и др. лѣтописей этого періода, здѣсь мы указываемъ лишь то, что удалось собрать изъ разныхъ сочиненій старинныхъ изслѣдователей и историковъ. Такъ въ книгѣ „Историческій обзоръ правительственныхъ мѣропріятій для развитія Русскаго Торг. Мореход.", изданіе 1895 г. С.

И-чъ мы находимъ слѣдующее: торговое плаванiе далѣе отъ г. Устюга до Холмогоръ по Двинѣ существовало уже въ началѣ XV столѣтiя, и въ Холмогорахъ была ярмарка, на которой торговали мѣхами.... Смѣльчаки-промышленники спускались изъ Холмогоръ въ сѣверное море, направляя путь вдоль берега, входили въ Мезенскую губу, проплывали до Мезени; потомъ по Пезѣ, а оттуда короткимъ волокомъ переходили въ рѣку Цыльму и входили въ Печору, по которой достигали Пустозерска. Нѣкоторые ходили въ Уссу, а оттуда волокомъ переправлялись въ р. Сысву, по ней спускались въ Обь и достигали Иртыша.

Другiе промышленники отправлялись по морю на западъ въ землю лопарей и вели тамъ мѣновую торговлю рыбой. Изъ житiя преп. Зосимы Соловецкаго мы узнаемъ, что около этого же времени колонисты изъ Поморья плавали на своихъ ладьяхъ на морскiе рыбные и звѣриные промыслы, а монастырскiя ладьи привозили въ Холмогоры рыбные продукты; напримѣръ, Печенгскiй монастырь доставлялъ къ Двинѣ ежегодно на собственныхъ судахъ до 40 тысячъ пудовъ соли и др. избытковъ своихъ морскихъ промысловъ, онъ снабжалъ рыбными продуктами не только внутреннiе города Россiи, но и иностранцевъ—присылавшихъ свои корабли къ монастырю изъ Антверпена и Амстердама. Очевидно, въ XV столѣтiя мореходство на Сѣверѣ было на высокой ступени развитiя; въ этотъ перiодъ среди мореходныхъ судовъ фигурируютъ уже ладьи, типъ которыхъ, какъ мы знаемъ, держался на Сѣверѣ до 70-хъ годовъ девятнадцатаго столѣтiя; эти суда-ладьи прочной постройки, съ тремя мачтами имѣли довольно быстрый ходъ, были обшиты вгладь на гвозди и нагели и были палубные, при чемъ, поднимали груза отъ 2-хъ до 12-ти тысячъ пудовъ, очевидно, уже плавали на нихъ открытымъ моремъ и по океану, и перетаскиванiе черезъ волока ихъ было невозможно по ихъ большому объему и тяжести; значитъ, мореходы этого времени пользовались компасомъ, почему и могли смѣло пускаться въ дальнее и продолжительное плаванiе. По тѣмъ же лѣтописямъ мы видимъ, что плавали даже за границу. Такъ, въ 1495 г. посланный для переговоровъ съ Данiей нѣкто Григорiй Истома на четырехъ небольшихъ ладьяхъ вышелъ изъ Двины моремъ и добрался до Трондгейма, откуда сухимъ путемъ доѣхалъ до Копенгагена, вскорѣ послѣ него такимъ же пуемъ отправлялся въ Данiю Василiй Власiй, а въ 1501 году имъ же возвратился въ Россiю Юрiй Траханiотъ (всѣ, вѣроятно, послы княжескiе). Далѣе, профессоръ Фишеръ въ Сибирской исторiи подтверждаетъ, что „въ XV столѣтiи новгородцы на кочахъ прошли далѣе Новой Земли; шли отъ Двины сперва вдоль мезенскихъ и пустозерскихъ береговъ, а потомъ черезъ проливъ Вайгачскiй до Карской губы. Плаванiе сiе по торгу двиняне продолжали до 1620 года, въ которомъ онное, чаятельно за потаенный провозъ товаровъ прекращено“.... „Для сего торгу были учреждены пристани въ Кевролѣ и Мезени, въ Кольскомъ и Пустозерскомъ острогахъ и въ Варзугѣ, гдѣ таможенные служители находились“. „По построенiи же гор. Архангельска, онные (т. е. таможни) уменьшены, а въ 1691 году совсѣмъ уничтожены, исключая таможни въ Кольскомъ острогѣ“.

Послѣ завоеванiя Заволочья отъ Новгорода великими князьями московскими, т. е. съ 1478 года, страна была поименована *Двинской землей*, и порядки, хотя не сразу, а постепенно, стали мѣняться. Въ первое время послѣ завоеванiя двинскому краю были оставлены всѣ новгородскiя вольности, лишь во главѣ управленiя стояли посылаемые

росковскимъ правительствомъ намѣстники, земскіе же сотскіе—избираемы были изъ двинянъ вольными голосами народа; казенныя и судебныя дѣла препоручены были имъ, засѣданія происходили въ Холмогорахъ. Кромѣ того, жителямъ края было оставлено право жаловаться великому князю на намѣстника. Въ 1556 году, вслѣдствіе жалобъ народа на намѣстника, была государева грамота, освобождающая отъ суда намѣстника всю двинскую землю. Съ 1387 г. двинская земля была передана во власть воеводъ и тіуновъ и въ такомъ состояніи находилась до 1708 года, когда изъ г. Холмогоръ управленіе краемъ было перенесено въ г. Архангельскъ, и двинская земля образовала изъ себя нынѣшнюю *Архангельскую губернію*.

Въ XV и XVI столѣтіяхъ историческія свѣдѣнія о русскомъ Сѣверѣ вообще и въ частности о мореходствѣ гораздо полнѣе, да и самая картина мореходства развертывается уже широко. Приходъ къ устью С.-Двины иностранцевъ, открытіе порта для морской заграничной торговли, позволеніе иностранцамъ торговать, плавать, строить свои склады и конторы на русской территоріи и, наконецъ, пріѣздъ царя Петра I-го производятъ полный переворотъ всего мореходства на Сѣверѣ.

За періодъ владѣнія Заволочьемъ В. Новгородомъ нѣтъ ни лѣтописныхъ ни цифровыхъ данныхъ ни о числѣ судовъ флота, ни о количествѣ привоза товаровъ или потому, что новгородскія писцовыя книги по завоеваніи края московскими государями были уничтожены, или потому, что ихъ совсѣмъ не существовало. Послѣднее предположеніе имѣетъ большую вѣроятность, потому что сборы и пошлины того времени брались не чеканной монетой, а натурой, какъ то: бѣлками, горностаями и т. п., да и самая морская торговля носила преимущественно мѣновой характеръ (ниже мы увидимъ, характеръ и способъ взиманія сборовъ въ казну до эпохи Петра I-го); но, какъ мы выше говорили, въ періодъ новгородскаго владѣнія краемъ мореходство было на высокой степени развитія, такъ что ко времени перваго прихода иностранцевъ существовали отдѣльные приморскіе населенные пункты-колоніи, каковы: Мезень, Кола, Печора и, вѣроятно, Монгазея. Монгазея основана въ 1601 году (энцикл. слов. Бр. и Ефр.), т. е. на 50 лѣтъ позднѣе прихода иностранцевъ; но, по всей вѣроятности, она существовала уже до прихода ихъ, т. е. до 1553 года. Мангазея существовала до 1662 года, городокъ имѣлъ 200 домовъ, 2 церкви, гостиный дворъ, 20 торговыхъ лавокъ, хлѣбный магазинъ, соляной и пороховой склады, питейный подвалъ и 2 питейныхъ дома; была крѣпость, и, кромѣ казаковъ, стояла сотня стрѣльцовъ, Пожары въ 1619—1642 г. опустошили городъ, а въ 1662 году онъ запустѣлъ. Расположенъ былъ въ урочищѣ Енисейской губ. (Туруханскій край) на правомъ берегу рѣки Тазы, впадающей въ Тазовую губу, послѣдняя впадаетъ въ Обскую губу.

Первый иностранный торговый корабль (Ченслеръ) прибылъ къ устью С.-Двины въ 1553 году (Никольское устье, гдѣ до открытія порта въ г. Архангельскѣ и былъ морской портъ, называвшійся портомъ „Св. Николая"), но Ченслеръ въ Холмогорахъ нашелъ уже выборныхъ головъ для сбора таможенныхъ пошлинъ: Филиппа Родіонова и Феофана Макарова, при чемъ, упомянутый Макаровъ съ купцомъ Михайломъ Григорьевымъ сопровождали царскаго посла Осипа Непею съ Ченслеромъ въ Лондонъ „для утвержденія сей новой торговли и для согляданія обращенія купеческаго". Для доказательства блестящаго состоянія мореходства на Сѣверѣ въ періодъ новгородскаго владычества мы еще приведемъ для характеристики нѣкоторыя историческія данныя. Такъ,

въ 1556 году англійскій мореплаватель Стефанъ Бурро, отправленный для отысканія пути въ Китай, будучи въ Колѣ, нашелъ 39 судовъ русскихъ промышленниковъ по 24 человѣка на каждомъ, отправляющихся въ Печору; на корабль Ст. Бурро былъ взятъ изъ Колы русскій лоцманъ, сынъ кольскаго священника Гаврило, который и водилъ его въ Карское море; въ томъ же году Бурро на островѣ Вайгачъ встрѣтилъ двѣ русскихъ ладьи, изъ коихъ одна была изъ города Пинеги. Кромѣ того, Бурро, идя около береговъ Мурмана, встрѣтилъ много русскихъ судовъ, ладій, роньщинъ и шнякъ. Кромѣ того (по „Фр. Гельвальду"), въ 1559 году норвежскій король Фридрихъ II-й велъ переговоры съ русскимъ мореплавателемъ Павломъ Нищецомъ, который будто бы зналъ путь въ Гренландію; вѣроятность этого послѣдняго свѣдѣнія подтверждается (изъ записокъ копенгагенскаго королевскаго общества сѣверныхъ антикваріевъ) слѣдующимъ: Исландія была открыта въ 863 году датчаниномъ Гардаромъ съ острова Зеланда, двѣнадцать лѣтъ спустя, т. е. въ 875 г. Ингольфъ, родомъ норвежецъ, первый основалъ тамъ колонію; почти въ то же самое время, и уже никакъ не позже 877 года, Гунибіарнъ, сынъ Ульфи Крака, присталъ къ островамъ, названнымъ его именемъ—Gunniebiarnosker", т. е. Гунибіарновыми скалами; оттуда онъ впервые увидалъ пространный берегъ полярной страны, которую впослѣдствіи назвали Гренландіей, а въ годахъ 983—985—986-мъ Эрикъ Красный основалъ тамъ колонію. Въ 1126 году было учреждено тамъ епископство, которое существовало 300 лѣтъ, но потомъ сообщеніе съ Гренландіей прекратилось совершенно въ 1484 году—когда въ Бергенѣ были казнены послѣдніе изъ норвежцевъ, знавшіе путь въ Гренландію. Потомъ долго не могли найти этихъ колоній и когда были найдены, то людей-колонистовъ уже не нашли: всѣ вымерли (годъ открытія не обозначенъ). Поэтому, норвежцы, уже плававшіе въ то время на Грумантъ (Шпицбергенъ), очень вѣроятно, что знали и о положеніи Гренландіи, когда Фридрихъ велъ переговоры съ Павломъ Нищецомъ; Гренландію и Грумантъ тогда считали одной землей или островомъ.

Относительно состоянія Мурманскаго берега во времена новгородцевъ изъ историческаго изслѣдованія Гёбеля мы знаемъ, что въ 1594 году путешественникъ Янъ Гуйгенъ-Ванъ-Линхогенъ плавалъ съ голландской экспедиціей Виліама Баренца и Ноя, для описанія морского пути въ Китай. Идя по морю отъ Финмаркена вдоль Рыбачьяго полуострова, они видѣли, что берегъ былъ густо заселенъ, такъ что приняли на разстояніи 5 миль за большой городъ; Линхогеномъ оставленъ рисунокъ становища Кильдина (гдѣ они стояли кораблями и дѣлали промѣры), на рисункѣ изображенъ берегъ Монастырской бухты, а на немъ много землянокъ, карбаса, олени, собаки, вѣшалка для сушки рыбы, а въ гавани, кромѣ ихъ 4-хъ кораблей, показаны еще 3 голландскихъ корабля, около нихъ русскія ладьи, шняки, при чемъ, одна шняка показана съ косымъ парусомъ. По писцовымъ книгамъ дьяка Василія, въ 1608—1609—1610 годахъ на Мурманѣ числились слѣдующія становища:

По западному Мурману отъ Кольскаго залива:

1) *Погонь-Наволокъ.*
2) *Лопское Погонь-Наволокъ.*
3) *Лопскіе-Куванцы.*
4) *Средніе-Куванцы.*
5) *Третьи-Куванцы.*
6) *Подъ-Сайдой у Типунова.*
7) *Типуново.*
8) *Сергіево (Корабельная губа).*
9) *Цыпъ-Наволокъ.*
10) *Островъ-Аникіевъ.*
11) *Въ Цыпъ-Наволокѣ Гаврилово.*
12) *Ловишево.*
13) *Локъ-Наволокъ.*
14) *Гридино.*

15) Лазарево.
16) Зубово.
17) Май-Наволокъ малый.
18) Май-Наволокъ большой.
19) Скорбѣево.
20) Пичгоры (Вайдо-Губа).
21) Тиврульское.

По сему не удивительно, что иностранцы, идя около береговъ, приняли за городъ рядъ становищъ, особенно между собой смежныхъ, начиная отъ Зубово до Сергіева, гдѣ все протяженіе берега не болѣе 5—6 миль.

По восточному Мурману отъ Кольскаго залива:

1) У Камня на Кильдинѣ (гдѣ стоитъ домъ Масленникова).
2) На островѣ Кильдинѣ (Монастырское).
3) Малое-Типунцово.
4) Оленій-Островъ
5) Териберка.
6) Опасово.
7) Зеленцы.
8) Гаврилово.
9) Дальше-Земицы.
10) Оленьи-Острова (Захребетное).
11) Оленья-Губа (Щербиниха).
12) Ветчаный Крестъ.
13) Буторина-Губа.
14) Рында.
15) Шубино.
16) Семиостровскіе.
17) Кувшиново.
18) Корабельное.
19) Ноккуево.
20) Ладыгино.
21) Карпинка.
22) Иваново-Крестъ.
23) Клѣтное-Малое,
24) Клѣтное-Большое.
25) Лопское.
26) Берданово.

Всѣ вышеприведенныя мною историческія справки ясно уже указываютъ на состояніе мореходства на Сѣверѣ, а значитъ, и судостроеніе было уже на высокой ступени развитія, а потому не удивительно, что Скандинавскіе лѣтописи говорятъ: „въ XVI столѣтіи Магнусъ, сынъ норвежскаго короля св. Олафа, ѣздилъ въ Холмогоры строить корабли“.

Англичанинъ Ченслеръ, обласканый въ Москвѣ государемъ и отправленный съ вышеупомянутымъ посломъ Осипомъ Непеемъ и купцомъ Григорьевымъ въ Лондонъ, вскорѣ сошлись на договорѣ, по которому англичанамъ было позволено плавать въ русскихъ водахъ и производить торговлю въ устьѣ С.-Двины. „Въ Англіи образовалась компанія для торговли съ Россіей и сѣверными странами“; эта компанія была надѣлена значительными привилегіями, ей предоставлено было имѣть пристани: въ устьѣ Двины, въ Холмогорахъ, въ Колѣ, Мезени, Печеньгѣ, Варзугѣ, у Соловецкихъ острововъ, на Печорѣ, на Оби и даже за Обью, на рѣкѣ Исленди (Енисеѣ); затѣмъ, имъ было разрѣшено торговать въ Россіи повсемѣстно безъ платежа пошлинъ, имѣть свои торговые дома и склады. Вскорѣ, вслѣдъ за англичанами, начали приходить къ Двинѣ и др. иностранные корабли, которые также добились правъ и привилегій, разрѣшенія на устройство пристани, торговыхъ домовъ и складовъ. Въ 1582 году прибыло въ Бѣлое море 17 кораблей: изъ нихъ 11 англійскихъ, 1 голландскій и 5 брабантскаго негоціанта Бѣлборода“.

Въ 1387 году былъ основанъ г. Архангельскъ, первые поселенцы котораго (130 семействъ) были освобождены отъ податей на 5 лѣтъ; вскорѣ, благодаря приходу иностранцевъ, въ г. Архангельскъ были перенесены изъ г. Холмогоръ конторы, пристани и склады (собственно открытіе устья С. Двины для иностранцевъ послѣдовало въ 1556 году).

Очевидно, иностранцы широко начали пользоваться полученными отъ московскаго правительства привилегіями; такъ, уже „въ 1584 году англичанинъ Антонъ Марсъ, узнавши въ Холмогорахъ отъ русскихъ судовщиковъ три пути на Сибирь (къ Оби), завелъ торговлю даже

безъ разрѣшенія на это русскаго правительства, но скоро былъ пойманъ и наказанъ. Онъ жаловался русскому Царю, но получилъ выговоръ.

Въ г. Архангельскѣ торговля быстро начала развиваться. Уже въ 1624 году въ Архангельскѣ было выстроено 2 гостиныхъ двора: русскій и нѣмецкій (при чемъ, въ первомъ находилось 95 амбаровъ и торговыхъ помѣщеній, а во второмъ—116 амбаровъ и складовъ; въ числѣ дворовъ, принадлежащихъ мѣстнымъ русскимъ, были дворы: англійскій, нѣмецкій и голландскій).

Приходъ иностранныхъ кораблей за XVII столѣтіе по даннымъ, сохранившимся въ дѣлахъ посольскаго приказа, былъ слѣдующій:

Въ 1600 году—21 корабль (изъ нихъ 12 англійск. и 9 голландск.).
„ 1604 „ —29 „
„ 1618 „ —43 „ (изъ нихъ 30 голландскихъ).
„ 1621 „ —67 „
„ 1634 „ —54 „
„ 1655 „ —67 „
„ 1658 „ —80 „ (только 4 англійскихъ).
„ 1668 „ —37 „
„ 1669 „ —47 „
„ 1670 „ —30 „
„ 1673 „ —33 „
„ 1693 „ —49 „ (большинство кораблей принадлежали голландцамъ, за ними слѣдовали: англійскіе, гамбургскіе, бременскіе, датскіе, шведскіе и французскіе).

Въ 1695 году— 40 кораблей.
„ 1696 „ — 20 „
„ 1697 „ — 52 „
„ 1698 „ — 54 „
„ 1699 „ —106 „
„ 1700 „ — 64 „

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ, хотя и далеко неполныхъ и отрывочныхъ, мы видимъ, что ростъ и развитіе иностраннаго мореходства и торговли сдѣлали быстрый шагъ. Каково въ это время было состояніе родного русскаго мореходства и торговли, а также и промысловъ? Изъ предыдущихъ историческихъ свѣдѣній можно думать, что не такъ блестяще шло развитіе русскаго флота, такъ какъ значительныя привилегіи иностранцамъ вызвали со стороны русскаго купечества жалобы; такъ, въ 1646 году они подали Царю челобитную, въ которой просили ограничить привилегіи иностранцамъ; вскорѣ была установлена пошлина, сначала для англичанъ по 5% со 100 рейхъ-талеровъ, а затѣмъ въ 1649 году для всѣхъ иностранцевъ, а для русскихъ еще новая пошлина—4% съ вѣсчихъ товаровъ и по алтыну съ рубля съ невѣсчихъ; кромѣ того, было велѣно брать по 2 деньги съ рубля за лоцманское, за мытовое, драгильскіе, амбарщину и др. сборы; но все-таки иностранцы оказались въ болѣе выгодныхъ условіяхъ въ сравненіи съ русскими мореходами. Сборы и пошлины, взимаемые съ русскихъ торговыхъ и промысловыхъ судовъ были слѣдующіе:

1) съ ладій взималась явка;
2) съ кормщиковъ кормовое;
3) съ носовщиковъ носовое;
4) съ лодейныхъ казаковъ поголовное;
5) съ отпуску покрученииковъ дань;

6) съ учебныхъ судовъ на морѣ дань;
7) съ промысла десятая рыба;
8) съ сала трескового, китоваго и др. десятый пудъ;
9) съ моржевой кости тоже;
10) сверхъ того, при выгрузкѣ на торговыя пристани всякаго промысла: привальные, амбарщина, пудъ и мѣра за пошлину (см. акты истор. археографич. комиссіи); понятно, при такихъ чисто обременительныхъ поборахъ не могло развиваться русское мореходство, но московскому правительству были нужны деньги, которыя были въ центрѣ Россіи того времени, вѣроятно, почти рѣдкость, а единственный морской портъ Архангельскъ давалъ золото. Понятно, власти заботились собирать дань, пошлины, а о самомъ развитіи мореходства не заботились; центральная власть была чужда пониманія интересовъ мореходнаго промысла. Взимая болѣе легкія пошлины съ иностранцевъ, власти имѣли въ виду удержать у себя ихъ; такъ какъ болѣе обременительныя пошлины могли бы отбить отъ торговли съ Россіей иностранцевъ, а русскіе мореходы, наоборотъ, были всецѣло въ рукахъ властей,—идти имъ некуда, потому и взимали съ нихъ, сколько хотѣли. Съ этого времени замѣтенъ упадокъ русскаго мореходства. Въ интересной брошюрѣ Богуслава, изданіе 1862 г. С. П-чъ, мы читаемъ по поводу притѣсненія русскаго мореходства слѣдующее: „До паденія Новгорода древнее Заволочье и вся поморская сторона были густо заселены; оттуда смѣтливые новгородцы получали свои богатства, а съ ними и важнѣйшій элементъ политическаго быта и почетнаго значенія среди Ганзейскаго союза“... „впослѣдствіи времена перемѣнились; по присоединеніи Двинской области и всего Поморья къ единодержавію Московскаго государства уничтожены права помѣстныя, половничьи, и вся земля объявлена казенной собственностью*); вслѣдъ затѣмъ сильные поборы, строгая дисциплина и слѣпая централизація промышленныхъ дѣлъ подавили народное благосостояніе и всякое стремленіе къ дальнѣйшему развитію производительныхъ силъ Сѣвера“... „Люди опальные и недовольные новымъ порядкомъ вещей бѣжали въ Пермь, Вятку, а впослѣдствіи во вновь пріобрѣтенную Сибирь. Такимъ образомъ, продолжительная эмиграція, съ другой стороны морская реакція довершили въ странѣ упадокъ людности и промысловъ на сушѣ и морѣ“... „Съ того времени морской геній опустилъ свой факелъ передъ духомъ сухопутныхъ учрежденій. Мореходство сдѣлалось побочнымъ промысломъ, въ родѣ судового бурлачества внутри государства; оставлены на произволъ судьбы богатѣйшіе промыслы, а съ ними судохозяева, промышленники и морская челядь—покрученники, зуйки, кормщики, посовщики, лодейные казаки и рядовые осночи; сузился кругъ производительной дѣятельности, а въ канцелярской бюрократіи исчезло племя древнихъ новгородскихъ поморовъ, зарегистрованныхъ въ ревизскихъ сказкахъ званіемъ купцовъ, мѣщанъ, государственныхъ, удѣльныхъ и экономическихъ крестьянъ“.

Насколько справедливы вышеприведенные выводы по приведеннымъ нами даннымъ, трудно рѣшить, но есть доля очевидной правды, такъ какъ параллельно съ развитіемъ иностраннаго мореплаванія и торговли на Сѣверѣ нашъ родной поморскій флотъ до сихъ поръ не могъ достичь даже такого развитія, каковое, очевидно, имѣлъ во времена новгородцевъ.

*) Что подтверждаетъ и Крестининъ.

Что касается доходовъ отъ морской торговли г. Архангельска, то согласно „вѣдомости объ отпуской торговлѣ", за 1653 годъ было вывезено:

хлѣба на сумму	250,000	рублей
льняного сѣмени	14,400	„
мѣховъ на	148,564	„
москательнаго товара на	14,800	„ (бобровая струя)
кожъ на	370,866	„
разныхъ др. товаровъ на	267,848	„
а всего на	1,064,478	рублей.

Кромѣ того, въ то время существовала таможенная пристань и въ г. Колѣ, о сборахъ которой нѣтъ свѣдѣній. Что касается количества суммъ сборовъ, то въ 1665 году собрано было въ Архангельскѣ пошлинъ 66905 руб. 78½ коп., „такъ что изъ ежегоднаго государственнаго дохода въ 100 тысячъ рублей одинъ Архангельскъ вносилъ въ Государственную казну свыше 60 тысячъ рублей.

Кромѣ того, „нѣкоторые иностранные корабли ходили въ устье Печоры и приставали въ Пустозерскѣ; но „то запрещалось изъ опасенія утайки таможенныхъ сборовъ, и пустозерскій воевода въ 1664 году получилъ приказаніе не давать иноземцамъ пристанища" у Пустозерска.

У насъ въ Россіи до сего времени принято думать, что первые мореплаватели по Ледовитому океану и Бѣлому морю были англичане и голландцы: первые открыли С. Двину, а вторые Новую Землю; открытіе Новой Земли приписываютъ Баренцу, и въ честь открытія его именемъ называютъ часть Ледовитаго океана, прилегающаго къ берегамъ Новой Земли—Баренцовымъ моремъ. Глубокое заблужденіе! Экспедиція В. Баренца и Ноя въ 1594 году, какъ я выше приводилъ, нашла на Мурманѣ очень заселенные берега и на морѣ много судовъ.

Ной на борту своего корабля имѣлъ русскаго лоцмана, который водилъ его въ Печору и далѣе, поэтому, иностранцы ничего не открыли, а только описали, что видѣли и слышали отъ русскихъ мореходовъ.

Резюмируя всѣ вышеприведенные нами историческіе документы касающіеся мореходства на Сѣверѣ, ясно представляется слѣдующая картина. Новгородскіе колонисты-моряки, а нынѣшніе поморы, къ пріѣзду царя Петра I въ Архангельскъ строили суда-ладьи, шняки, роньшины и шняки; плавали на нихъ по Бѣлому морю и Ледовитому океану, знали и плавали за Печору до р.р. Оби и Енисея, а также плавали, зимовали и промышляли на островахъ Груманта (Шпицбергена) и Новой Землѣ, промышляли рыбу треску, семгу и другіе сорта морскихъ рыбъ, изъ морскихъ звѣрей—бѣлуху, моржей, тюленей и даже китовъ.

Отъ эпохи Петра I-го до появленія паровою флота.

Великій реформаторъ Россіи царь Петръ I пріѣхалъ въ г. Архангельскъ въ 1693 году, гдѣ уже нашелъ морскую жизнь въ полномъ разгарѣ, но, сравнивая русскія суда—небольшія невзрачныя ладьи и роньшины съ гигантами-кораблями иностранцевъ, царь, конечно, обратилъ свое вниманіе на послѣдніе; совершивъ первое морское плаваніе по Бѣлому морю до Трехъ-Острововъ, онъ былъ не менѣе пораженъ просторомъ моря, а, бесѣдуя съ купцами—судохозяевами и иностранными шкиперами, узналъ многое, чего не хотѣли знать до него его предшественники.

Такъ, Огородниковъ описываетъ бесѣду царя Петра съ нѣкимъ иностраннымъ шкиперомъ Яноли Ферколье, который изъ простодушья или изъ честности сказалъ объ морской торговлѣ и вообще объ русскомъ

мореходствѣ слѣдующее: „Мы беремъ хорошій % за свои хлопоты, и русскіе всегда будутъ находиться у насъ въ рукахъ, потому что мы *на своихъ корабляхъ* пріѣзжаемъ къ вамъ и увозимъ вашъ товаръ; что, положимъ, дѣлается по взаимному соглашенію между нами,—по той цѣнѣ и покупаемъ. Но, будь у русскихъ корабли, и ѣзди они сами со своими товарами къ намъ, этотъ барышъ достался бы имъ; и понятно, такія бесѣды и виды морскихъ кораблей оказали свое дѣйствіе на воспріимчивый умъ царя, онъ тотчасъ же принимается за возрожденіе флота. Въ томъ же 1693 году закладываетъ на верфи бр. Баженинныхъ въ с. Вавчугѣ (по Огородникову въ Архангельскѣ) первый корабль для дальняго плаванія.

Въ томъ же году, для поощренія морского судостроенія, даетъ привилегію нѣкоему иностранцу Францу Тимерману на постройку кораблей на Двинѣ на 20 лѣтъ (который этимъ не воспользовался), верфь же бр. Баженинныхъ, очевидно, существовала до пріѣзда царя на Сѣверъ, такъ какъ съ этой верфи въ слѣдующемъ 1694 году былъ спущенъ первый русскій корабль „Св. Павелъ“, а привилегіи Баженинъ получилъ только въ 1704 году (жалованная грамота Петра).

Въ слѣдующемъ 1694 году царь Петръ I вторично пріѣхалъ въ Архангельскъ и совершилъ вторичное морское плаваніе по Бѣлому морю до Св. Носа на кораблѣ, купленномъ у голландцевъ и названномъ имъ „Святое Пророчество“; въ этомъ же 1694 году первый русскій корабль „Св. Павелъ“ былъ отправленъ съ товарами въ заграничное плаваніе подъ голландскимъ флагомъ; судьба этого перваго корабля за границей была очень плачевна: его забрали французы (вѣроятно, въ это время между Франціей и Голландіей была война), о чемъ въ 1696 году 21 апрѣля дьякъ Виніусъ доносилъ царю: „корабль В. В. взяли французы и по ихъ уставу не отдаютъ, такъ какъ онъ былъ подъ голландскимъ флагомъ. Если-бы подъ вашимъ знаменемъ были товары, вы бы его освободили“. Въ томъ-же году Петръ I осматривалъ верфь бр. Баженинныхъ въ Вавчугѣ, гдѣ ими былъ начатъ парусный и прядильный заводы. Въ этомъ же 1694 году имъ была основана въ Архангельскѣ (Солмбалѣ) первая корабельная верфь. Въ 1695 году уже спущены были съ соломбальской верфи 2 корабля и отправлены съ товаромъ за границу подъ русскимъ коммерческимъ флагомъ, перекроеннымъ изъ голландскаго (тѣ же цвѣта перемѣщены). Въ 1696 году, при отправленіи казеннаго корабля за границу, Петръ I повелѣлъ вмѣстѣ съ нимъ отправить за море нѣсколько матросовъ, „для спознанія морского ходу, корабельной оснастки и нѣмецкаго языка“. Такимъ образомъ, Петръ I, давая привилегіи и льготы иностранцамъ, не забывалъ и своихъ русскихъ государственныхъ и морскихъ интересовъ; изъ его указа видно, что „иноземцамъ же (т. е. иностраннымъ шкиперамъ) царскіе корабли отдаваемы были въ откупъ на три и на два года, по договорной цѣнѣ, простирающейся до 800 гульденовъ въ годъ безъ груза, за который платилось особо, а экипажъ корабля набирался непремѣнно изъ русскихъ, хотя шкиперъ могъ быть и иностранецъ. Параллельно съ этимъ и русскимъ судостроителямъ и судохозяевамъ были даны льготы, привилегіи и указанія. Такъ, въ 1700 году, при разрѣшеніи частичной постройки кораблей бр. Баженинымъ для заграничнаго плаванія, было разрѣшено получать изъ за границы всѣ матеріалы для кораблей безъ пошлинъ; кромѣ того, въ жалованной грамотѣ, данной бр. Баженинымъ въ 1704 году, между прочимъ сказано: „Въ наши, Великаго Государевы службы, мы, Великій Государь, выбирать и посылки посылать не указали, матросовъ, шкиперовъ,

штурмановъ и русскихъ людей, которые похотятъ въ кормахъ служить, принимать и держать свободно и отъ того корабельнаго дѣла никуда отнюдъ неимять"; это были первые акты морского торговаго законодательства; существуетъ еще нѣсколько подобнаго рода указовъ Петра I относительно торговаго мореходства; такъ, въ 1711 году именнымъ указомъ архангельскому губернатору (Двинская земля переименована въ Архангельскую губернію, и управленіе перенесено изъ Холмогоръ въ гор. Архангельскъ въ 1705 году) велѣно было объявить: „всѣмъ промышленикомъ, которые ходятъ въ море для промысловъ на своихъ лодьяхъ и кочахъ, дабы они вмѣсто тѣхъ судовъ дѣлали морскія суда галіоты, чукары, кафы и флейти, а для того дается имъ сроку на старыхъ ходить только два года, а по нуждѣ три года". Самъ же Петръ продолжалъ строить казенные корабли; такъ, въ 1700 году, былъ построенъ корабль „Андрей Первозванный" на верфи бр. Бажениныхъ и на соломбальской верфи шесть кораблей; въ 1702 году съ верфи Бажениныхъ въ Вавчугѣ спущено 2 фрегата: „Св. Духъ" и „Курьеръ", а въ 1718 г. съ соломбальской верфи было спущено еще 12 кораблей.

Нельзя не сказать нѣсколькихъ словъ по поводу указа губернатору въ 1711 году относительно повелѣнія поморамъ промышленикамъ, черезъ 2—3 года построить новаго типа флотъ, лодей и кочей, вмѣсто галіоты, чукоры и флейти. Такой указъ кажется страннымъ; поморскіе типы судовъ: лодей и кочей были выработаны поморами-новгородцами очень долголѣтнимъ практическимъ опытомъ, и судостроители знали только эти конструкціи и, очевидно, не могли начать строить новые типы судовъ, предварительно не выучившись у ученыхъ мастеровъ или за границей. Вѣроятно, указъ былъ не исполненъ.

Что же касается иностранной морской торговли на Сѣверѣ, въ Архангельскѣ, то, по имѣющимся даннымъ, съ 1700 года мы видимъ слѣдующее.

Въ 1702 году 149 иностранныхъ кораблей.

„ 1703	„	112	кораблей.	Въ 1711	„	184	кораблей.
„ 1704	„	122	„	„ 1712	„	132	„
„ 1705	„	135	„	„ 1713	„	169	„
„ 1706	„	47	„	„ 1714	„	155	„
„ 1707	„	137	„	„ 1715	„	230	„
„ 1708	„	206	„	„ 1716	„	233	„
„ 1709	„	163	„	„ 1717	„	116	„
„ 1710	„	159	„				

За 1700 годъ привозъ къ Архангельску былъ на сумму 1.606.580 рублей. Отпускъ на 3.071.240 рублей.

Далѣе, до 1725 года данныхъ не имѣемъ, но въ 1725 году приходъ иностранныхъ кораблей рѣзко уменьшился до 19 кораблей, такъ что сборовъ и пошлинъ поступило въ 1725—1726 годахъ всего 18.408 рублей.

Причиной тому былъ указъ Петра I, ограничивающій подвозъ къ г. Архангельску товаровъ, и направляющій ихъ къ вновь построенному С.-Петербургу. Этимъ объясняется ничтожный приходъ иностранныхъ кораблей къ Архангельску, имъ же былъ нанесенъ тотъ жестокій ударъ и всему развитію мореходства на Сѣверѣ. Такъ, только-что начавшіе успешную дѣятельность частныя верфи Баженина и др., которые строили и продавали свои корабли иностранцамъ, а часть ихъ начали уже отправлять отъ своего имени, должны были пережить кризисъ, и, дѣйствительно, верфь Баженинымъ, хотя и пережила этотъ ударъ, но до преж-

няго величія не могла подняться, хотя и продолжала еще строить нѣкоторое время морскія суда, но уже для нужды каботажнаго плаванія.

Что касается мѣропріятій Петра I по отношенію къ рыбнымъ и звѣринымъ мурманскимъ промысламъ, то они были отданы въ 1703 году въ монопольное владѣніе св-ему князю Меньщикову.

По поводу указовъ, для отвлеченія отъ г. Архангельска грузовъ къ Петербургу, Огородниковъ въ своей исторіи Арханг. порта говоритъ слѣдующее: „возникшая въ то время на берегахъ Невы новая столица нуждалась въ сильныхъ мѣрахъ для развитія ея привозной и отпускной торговли. Архангельская заграничная торговля была принесена въ жертву, чтобы направить всѣ грузы товаровъ въ Петербургскій портъ, и стѣсняемая въ своихъ операціяхъ указами съ 1713 года—торговля эта шла къ быстрому упадку, а указъ Государя въ 1722 году нанесъ ей послѣдній ударъ: повелѣвалось привозить къ Архангельскому порту изъ разныхъ мѣстъ Россіи лишь такое количество товаровъ, какое потребно для нуждъ мѣстныхъ жителей губерніи“.

Изъ вышеперечисленныхъ реформъ царя Петра I-го мы заключаемъ, что на Сѣверѣ морская торговля быстро поднялась по мановенію великаго реформатора и по его-же прихоти быстро упала, но потомъ, въ XIX столѣтіи, она опять оправилась и достигла прежней высоты; но какъ отозвалось его преобразованіе на русское торговое и промысловое мореходство? русское мореплаваніе и въ моментъ его покровительственныхъ реформъ не видно, чтобы хотя на малое время поднималось на ту высоту, на какой было въ эпоху расцвѣта Новгородскаго владычества. Полезныя изощрительныя мѣропріятія Петра I по отношенію къ русскому мореходству, вообще, чередовались съ мѣропріятіями отрицательнаго свойства; поэтому торговый флотъ не могъ сдѣлать никакого шага къ развитію.

При преемникахъ Петра I-го до царствованія Екатерины II-й мы изъ ниже приведенныхъ историческихъ документовъ увидимъ, что правительственныя мѣропріятія опять-же носятъ неустойчивый, не достигающій благихъ цѣлей характеръ; ниже приводимъ нѣкоторыя характерныя изъ нихъ, касающіяся вообще мореходства и мореходнаго образованія и промысловъ.

Въ 1710 году былъ изданъ указъ о назначеніи консуловъ за границей.

Въ 1722 году послѣдовалъ указъ коммерцъ-коллегіи „всѣмъ судебнымъ мѣстамъ, рѣшить всѣ дѣла по жалобамъ шкиперовъ внѣ очереди“, „оставивъ всѣ дѣла, дабы тѣмъ не удерживать хода ихъ и, какъ чужихъ, не отогнать и своихъ не разорить“.

Въ 1724 году былъ изданъ морской регламентъ.

Въ 1728 году на Сѣверѣ была образована правительствомъ „Россійская китоловная компанія“, управляемая наемными голландцами, которая производила ловъ китовъ у (Шпицбергена) Груманта „съ великою на казенный счетъ протторою“.

Въ 1729 году послѣдовалъ указъ, чтобы на торговыхъ судахъ команды были „матросовъ Россійскихъ двѣ и иноземныхъ не больше третьей части было“.

Въ 1728 году—указъ коммерцъ-коллегіи, и посылка въ Архангельскъ двухъ штурмановъ—Игнатія Казакова и Василья Ковалева „для сочиненія Архангельскому порту, фарватеру Двины и Соловецкому острову плановъ и чертежа“, что и было ими исполнено.

Въ 1740 году указъ, запрещающій „подъ угрозой штрафа не оставлять русскихъ матросовъ за границей“.

Въ 1752 году коммерцъ-коллегія доносила, что „шкиперы на тѣхъ судахъ имѣются изъ крестьянъ и не токмо чтобы знали навигацію, но и грамотѣ не знающіе, а дѣйствія по компасу, въ морскомъ ходу силы не знаютъ, а только знаютъ восемь вѣтровъ и называютъ ихъ по-своему званію, а не по морскому". Около того-же времени было распоряженіе, чтобы брали на торговыя суда военныхъ матросовъ и офицеровъ, офицеры и нижніе чины вызывали жалобы со стороны купечества на ихъ грубость и своеволіе; такъ, въ 1758 году судохозяева жаловались, что „шкиперы и работники многіе отъ офицеровъ и штурмановъ биты бываютъ безвинно, отчего и впредь опасаются наймоваться и цѣну при договорѣ найма возвышаютъ".

Въ 1752 году былъ данъ указъ графу Шувалову на разрѣшеніе вывозить лѣсъ:—сосновые и еловые брусья и бревна въ количествѣ 2.500.000 штукъ ежегодно за границу. Около этого же времени возникла въ Онегѣ лѣсная компанія англичанина Гома, существовавшая до 1783 года.

Что касается количества прихода иностранныхъ кораблей за періодъ 1725—1764 года, то имѣются пока очень отрывочныя данныя, и онъ былъ очень незначительный; наибольшее число кораблей, приходившее къ Архангельску въ 1755 году, было 60, наименьшее въ 1748 году—24.

Въ 1760 году 37 кораблей.
„ 1761 „ 40 „
„ 1762 „ 42 „
„ 1763 „ 46 „

Исключеніе составляетъ 1741 годъ, когда пришло къ Архангельскому порту только 100 кораблей, но это объясняется усиленнымъ въ этомъ году отпускомъ хлѣба—до 143.000 четвертей.

Въ такомъ положеніи были дѣла русскаго мореходства вообще и въ частности на нашемъ Сѣверѣ. По восшествіи на престолъ Екатерины II-й, которая вскорѣ, а именно 1762 года, указомъ отъ 31-го іюля отмѣнила всѣ промышленныя и торговыя монополіи, установленныя при Елизаветѣ Петровнѣ, а въ 1780 году указомъ окончательно были отмѣнены всѣ ограниченія, сохранившіяся еще отъ времени Петра I-го относительно Архангельскаго порта, нанесшія роковой ударъ его развитію и до сихъ поръ не мало стѣснявшіе развитіе отпускной морской торговли. Екатериной II-й былъ изданъ въ 1781 г. „уставъ купеческаго водоходства", этотъ законодательный актъ, состоящій изъ 298 статей, заключалъ въ себѣ, какъ сводъ ранѣе изданныхъ законоположеній, такъ и цѣлый рядъ новыхъ постановленій; важное значеніе устава водоходства доказывается уже тѣмъ обстоятельствомъ, что значительная часть его постановленій сохранила силу до настоящаго времени, спустя болѣе столѣтія послѣ изданія устава. Кромѣ того, при Екатеринѣ II была учреждена водоходная школа въ г. Холмогорахъ въ 1781 году, которая, спустя пять лѣтъ, была переведена въ г. Архангельскъ. Но, не смотря на всѣ эти по существу полезныя мѣропріятія по отношенію торговаго мореходства, положеніе его мало улучшилось. Отмѣна ограниченій Петра I-го по отношенію къ заграничному вывозу отразилась главнымъ образомъ на ростѣ и развитіи въ русскихъ водахъ иностраннаго торговаго флота; но русское мореходство, убитое въ самомъ своемъ зародышѣ, болѣе не могло уже возродиться, и къ концу XVIII столѣтія и началу XIX столѣтія мы видимъ въ Архангельскѣ сокращеніе русскихъ торговыхъ домовъ и фирмъ и увеличеніе иностранныхъ. „Такъ вся внѣшняя торговля Россіи носила пассивный

характеръ и производилась черезъ иностранныхъ посредниковъ". „Въ 1780 году въ числѣ 48 фирмъ, торговавшихъ съ заграницей природныхъ россіянъ было 40 домовъ, а въ 1827—1828 годахъ не было уже тамъ ни одного русскаго купца, а на биржу купечество не собирается потому, что биржи нѣтъ". Въ брошюрѣ Богуславева объ этомъ же мы читаемъ слѣдующее.

„Въ 1733 году первый разъ русскіе купцы—Баженинъ и Крыловъ—начали вывозить товары за границу на собственныхъ корабляхъ".

„Въ 1767 году Архангельская внѣшняя торговля производилась уже наполовину русскими купцами".

„Въ 1791 году активная торговля поддерживалась 32-мя купеческими домами".

„Въ 1802 году не стало ни одной чисто русской фирмы", „а между тѣмъ иностранный флотъ увеличился на Бѣломъ морѣ вчетверо".

„Архангельскій портъ въ самое цвѣтущее время не содержалъ болѣе 30-ти купеческихъ кораблей, часто не имѣвшихъ, кромѣ флага, ничего русскаго, ибо шкипера и матросы были иностранцы". Такъ, почему же русское торговое мореходство не могло подняться и развиться хотя бы болѣе медленно, но параллельно съ развитіемъ иностраннаго флота? Объясненіе этому мы приведемъ ниже. Иностранцы, послѣ отмѣны ограниченій вывоза товаровъ за границу, были поставлены безусловно въ болѣе благопріятныя и льготныя условія по отношенію уплаты сборовъ и пошлинъ, чѣмъ русскіе мореходы и судохозяева; въ началѣ и первой половинѣ XIX столѣтія жалобы судохозяевъ-купцовъ русскихъ ярко рисуютъ порядки того времени по отношенію къ торговому мореходству, носящіе чисто канцелярскій—стѣснительный—порядокъ, при которомъ все живое умираетъ.

Упадокъ внѣшней торговли и мореходства, а въ неразрывной связи съ нимъ, число купцовъ въ г. Архангельскѣ и его уѣздахъ, тѣхъ, которые имѣли связь съ заграничной торговлей, ясно показываетъ ниже приведенная таблица купцовъ всѣхъ гильдій.

	ГОРОДА.	1802 г.	1846 г.
Купцовъ	Архангельска	330	109
	Холмогоры	23	5
	Мезень	42	1
	Онега	27	6
	Сумскій посадъ	6	—
	Кемь	13	4
	Кола	10	1
	Пинега	4	2
	Шенкурскъ	3	2
	Итого	458	130

Насколько стѣснительны были сборы и налоги на русское мореходное ремесло видно, изъ слѣдующихъ историческихъ фактовъ того времени.

Въ 1829 году обнаружено было, что изъ Архангельска ушло судно за границу безъ патента; по выясненіи причинъ оказалось, что опредѣленныхъ постановленій на это не было, кромѣ морей Чернаго и Азовскаго; но, кромѣ того, и, вѣроятно, главная причина заключалась въ другомъ; по произведенному расчету оказалось, что за патентъ на большое (дальнее) плаваніе для судна въ 256 ластовъ взимались слѣдующіе сборы:

за патентъ . . . . 18 р. — к.
за ковчегъ и кисти . . . . 110 р. — к.
за содержаніе магазина по 10 копеекъ съ рубля, значитъ, еще . . . . 12 р. 80 к.
за приложеніе печати . . . . 50 р. — к.
ластовыхъ, по 1 руб. съ ласта . . . . 256 р. — к.,

всего . . . 446 р. 80 к.

а потому архангельскій купецъ Поповъ справедливо указывалъ, что уплата 400 руб. слишкомъ за патентъ крайнѣе обременительна, ибо она составляетъ 10% стоимости всего судна.

Въ 1830 году постановлено отъ 12 февраля, что каботажное плаваніе разрѣшается однимъ россійскимъ подданнымъ.

Далѣе, тотъ-же купецъ Поповъ, въ своей запискѣ, поданной министру финансовъ, указываетъ, что Россійскій корабль въ 300 тоннъ платилъ въ то время въ Лондонѣ (Англія) сборовъ 56 фунт. стерлинговъ, кромѣ другихъ расходовъ, что составляло около 1500 рублей ассигнаціями, тогда какъ англійское судно въ С.-Петербургѣ уплачивало только 5 рублей—лоцманскихъ и ластовыхъ—по 10 коп. съ ласта, за маяки и безопасную якорную стоянку въ гавани ничего не платили.

Около этого времени въ англійскихъ портахъ были установлены большія пошлины съ приходящихъ чужестранныхъ судовъ, даже воспрещенъ былъ ввозъ и вывозъ не на своихъ судахъ, отчего приходъ къ англійскимъ портамъ русскихъ судовъ былъ очень малъ.

Въ 1823 году въ Англіи русскихъ судовъ было только 9, а въ Россійскихъ портахъ англійскихъ судовъ—1451 судно.

Въ 1824 году русскихъ въ Англіи 24 судна.
„ „ „ англійскихъ въ Россіи 1586 судовъ.
Въ 1825 году русскихъ судовъ въ Англіи 29.
„ „ „ англійскихъ въ Россіи 1856 судовъ.

Но, насколько стѣснительны ни были денежные сборы съ своего родного русскаго морехода, еще болѣе стѣснительны были мѣры при желаніи построить новое судно. Здѣсь канцелярская волокита, съ характерными того времени подачками, повлаченіями и пустыми формальностями, были способны отбить охоту къ мореходству у всякаго, даже одареннаго особой энергіей, моряка.

Такъ, изъ даннаго наказа архангельскому купцу Свѣшникову мы читаемъ, про слѣдующія обрядности для постройки новаго судна.

„Въ началѣ судовой промышленникъ, желающій построить новое судно, обязанъ исходатайствовать на чертежъ онаго отъ адмиралтейскихъ мастеровъ свидѣтельство и достать отъ нихъ необходимо роспись, сколько строенію того судна лѣсовъ потребно, а потомъ достать изъ конторы надъ портомъ сообщеніе о требованіи отъ канцеляріи указу о позволеніи Валдмейстеромъ тотъ лѣсъ вырубить, которымъ по ходатайству губернская канцелярія и снабдеваетъ.

При семъ первомъ предпріятіи, приказный порядокъ неупустительно подлежитъ челобитчику исполнить слѣдующее:

Подачу чертежа, для свидѣтельства, въ контору надъ портомъ; при доложеніи оной опредѣленіе и указъ корабельному мастеру о свидѣтельствѣ и расчисткѣ лѣса; взносъ за него, при рапортѣ росписи и чертежа обратно въ контору; оной опредѣленіе и сообщеніе о дачѣ позволенія просить о вырубкѣ лѣсовъ и подача въ губернскую канцелярію доложенія съ нея на оное опредѣленіемъ и указомъ.

Потомъ, на построенное-же судно обязанъ хозяинъ онаго неминуемо достать свидѣтельство отъ корабельныхъ вышеписанныхъ мастеровъ на корпусъ, что оный по чертежу и съ довольными укрѣпленіями построены, а отъ такелажъ-мастера, что оное оснащено исправно; сисканіе сихъ свидѣтельствъ не иначе бываетъ какъ по вышеупомянутому-жъ черезъ контору надъ портомъ приказному обряду и, слѣдовательно, съ доложеніями и повлаченіями.

Потомъ, доставъ оное свидѣтельство, должно объявить въ магистратѣ для полученія свидѣтельствованнаго письма, что дается не безъ приказныхъ, но хотя и меньшихъ, обрядовъ.

Таковымъ порядкомъ постройка новаго судна по приказнымъ мѣстамъ повлаченіе имѣетъ; а все дѣло производится на гербовой бумагѣ, съ платежемъ пошлинъ за подачу доношеній и совершается явкою магистратскаго засвидѣтельствованнаго письма въ канцеляріи, въ таможнѣ и въ конторѣ надъ портомъ. Новопостроенное судно, когда вознамѣрено будетъ употребить въ дѣло, т. е. для перевозки купеческихъ тяжестей отъ здѣшняго—въ Кольскій и Онежскій порты, или на взморье на догрузку отходящихъ за море кораблей, тогда первое дѣло надлежитъ, достать отъ губернской канцеляріи позволительный о пропускѣ мимо заставы указъ на одинъ путь или на все лѣто, который потому каждый годъ достается: въ немъ прописывается, чтобъ на немъ кормщика и работныхъ людей по имѣющимся у нихъ паспортамъ, явленнымъ въ полиціи мимо Ново-Двинской крѣпости съ надлежащимъ освидѣтельствованіемъ, пропускать въ одно Березовое устье, а въ прочія устья пропускать и хозяину входить и выходить воспрещается.

Сверхъ того, прописывается запрещеніе, чтобы работники никакихъ заповѣдныхъ товаровъ и корчемныхъ питей и невѣдомо какихъ французскихъ порошковъ, называемыхъ „діесъ-пудресъ", не возили и въ финмаркскія воды и города отпюдь не ѣздили подъ страхомъ штрафа.

Оный указъ въ конторѣ надъ портомъ и въ таможнѣ надлежитъ явить; потомъ подать въ таможню заявленіе и отъ оной при опредѣленномъ цѣловальникѣ грузить и по нагрузкѣ взять пропускъ; нагрузя и выступя въ путь, во-первыхъ, должно явиться въ контору надъ портомъ, подать доложеніе о пропускѣ мимо поставленной на пути брандвахтѣ и потомъ исходатайствовать паспортъ.

Оный, по близости, на первой брандвахтѣ, не вынимая якоря, объявляется и такъ оттуда судовой вояжъ свободенъ отъ остановки на 10 верстъ, гдѣ лежитъ Ново-Двинская крѣпость, у которой остановясь должно объявить таможенный пропускъ.

Окончивъ тутъ дѣло, подлежитъ подвинуться въ пути съ версту и остановиться противъ Ново-Двинской крѣпости и дожидаться, ежели ночью—утра для объявленія канцелярскаго указа о свободѣ въ проѣздѣ, а затѣмъ опять поднявъ якорь, слѣдовать къ адмиралтейской на выходѣ въ море лежащей брандвахтѣ, при которой, бросивъ якорь, объявить паспортъ, данный отъ конторы надъ портомъ.

По окончаніи сего затѣмъ, что уже рѣка кончится, и не осталось болѣе заставъ, остается свободный выходъ въ море".

Конечно, при такихъ порядкахъ развитіе мореходства было немыслимо, а потому торговаго флота дальняго плаванія на Сѣверѣ въ 1840—1860 годахъ почти не было (всего 2—4 судна); что же касается каботажнаго и промысловаго флота на Сѣверѣ, то убить, упразднить его не могли даже такіе драконовскіе законы и правила, въ силу отчасти природнаго влеченія новгородцевъ-поморовъ къ морю, а, главнымъ обра-

зомъ, поморамъ суда были необходимы для перевозки изъ Архангельска въ свои селенія жизненныхъ продуктовъ, запасовъ на зиму, а также для продажи добытыхъ ими промысловъ. Для уничтоженія этого природой созданнаго мореходства было недостаточно тѣхъ стѣснительныхъ мѣръ, и онъ существовалъ, хотя и влачилъ жалкое существованіе: такъ въ періодъ 1837—1846 годовъ, среднимъ числомъ, приходило ежегодно къ Архангельскому порту изъ Бѣломорскихъ портовъ 344 иностранныхъ судна, съ Мурмана, Новой Земли, Онеги, Кеми, Сумы и Колы 860 судовъ, изъ Норвегіи 94 судна, всего—1298 судовъ.

Въ Архангельскій портъ въ 1846 году прибыло 633 иностранныхъ корабля.

Коботажныхъ русскихъ судовъ:

изъ Норвегіи 128 судовъ,

изъ Приморскихъ и др. русскихъ портовъ 857 судовъ, а всего 1618 судовъ (Морской сборникъ 1849 г.).

Таблица первая *).

Годы.	Иностр. кораблей.	Бѣломорск. судовъ. Изъ Норвегіи.	Изъ Поморья.
1837	287	66	864
1838	333	83	776
1839	363	81	948
1840	317	76	915
1841	244	91	864
1842	212	94	809
1843	286	98	801
1844	337	109	852
1845	434	115	423
1846	733	128	857

Поморскими считаются суда изъ Колы, Кеми, Онеги, Сумы, съ Мурманскаго берега и Новой Земли.

Таблица вторая.

ГОДЫ.	Число кораблей. Приходъ.	Отходъ.	Цѣнность товаровъ. Иностранныхъ въ привозѣ.		Русскихъ въ отпускѣ.		Перевѣсъ въ сторону русскаго порта.		Въ приходѣ ежемѣсячнаго сбора и денежнаго въ казну. Иностранною монетою.			Русскими деньгами.	
			рубли.	коп.	рубли.	коп.	рубли.	коп.	п.	ф.	з.	рубли.	коп.
1803	267	269	502505	9½	4773370	34¾	4270867	25½	10	12	91½	357983	34¾
1804	101	115	388474	26¼	2288883	71½	1900409	45¼	—	—	—	221664	63¼
1805	238	240	389353	14½	3746415	98¼	3357062	23¾	—	—	—	335980	52¾
1806	217	259	283733	24½	4030296	13	3744562	33½	—	—	—	338740	55¼
1807	177	176	587262	93¾	3235666	21½	2668403	27¾	—	—	—	304373	23½

Вторая табличка взята изъ „Описанія Архангельской губерніи" Молчанова, изданіе 1813 года. Въ этомъ сочиненіи указаны, между прочимъ, такія свѣдѣнія. „Россійскихъ судовъ мореходныхъ изъ портовъ и волостей бываетъ до 300". „Жителей въ гор. Архангельскѣ считается: мужчинъ 6822, женщинъ 8286, а обоего пола 15.048, исключая малолѣтокъ". „Корабельные верфи: 1) Гомовская верфь, въ 8 верстахъ отъ г. Архангельска (владѣлецъ купецъ архanг.); 2) Быковская верфь, въ 5 верстахъ отъ г. Архангельска (на Быку), принадлежитъ купцу Крылову; 3) Въ Маймаксѣ, 7 верстъ ниже г. Архангельска, принадлежитъ купцу Пругавину". „Гавани около гор. Архангельска: Ширшеменская, Лайская, Кехоцкая и Лакоминская. „Съ моря въ Архангельскъ въ средніе по улову годы

*) „Арх. Губ. Вѣдомости" за 1849 г. (по свѣдѣніямъ Арх. порт. таможни).

привозится трески засольной отъ двухъ до трехсотъ тысячъ пудовъ; солено-вяленой мало. Сухая треска продается въ Архангельскѣ отъ 1 руб. 50 коп. до 2-хъ рублей за пудъ, соленая отъ 80 коп. до 1 р. 50 коп., и въ среднiе по улову годы привозится палтусины около 15 тысячъ пудовъ, лучшая палтусина продается около 2-хъ руб. за пудъ".

„Ловъ акулъ русскими промышленниками не производится" „При большихъ уловахъ семги цѣна ей бываетъ отъ 80 коп. до 1 руб. 20 коп. за пудъ, при малыхъ уловахъ цѣна ей бываетъ 5—6—7 рублей и болѣе за пудъ".

Эти вышеприведенныя таблички и даютъ намъ впервые понятiе объ количествѣ русскаго торговаго и промысловаго флота, флота обслуживающаго наши сѣверныя побережья Бѣлаго моря и Ледовитаго океана. Конечно, морская реакцiя уже сдѣлала свое дѣло--промыслы отдаленнаго Груманта (Шпицбергенъ) были около начала XIX столѣтiя заброшены, да и Новоземельскiе двигались къ упадку, хотя послѣднiе еще въ это время были на порядочной высотѣ. Такъ, Савва Лошкинъ въ 1780 году обогнулъ сѣверный конецъ Новой Земли „отъ Лошковыхъ крестовъ до доходовъ, благополучно и съ прибыткомъ, а изъ доклада Ѳ. Воронина мы узнаемъ, что въ 1825 году „число русскихъ судовъ, ходившихъ къ Новой землѣ было 137; въ 1835 году прошелъ съ Мурмана въ Петербургъ на ладьѣ „св. Николай" въ 48 ластовъ поморъ И. Пашинъ, совершивъ рейсъ въ 27 дней. Изъ всего этого можно заключить, что морской духъ поморовъ еще не былъ совсѣмъ подавленъ, но онъ уже шелъ къ упадку; это видимъ мы изъ слѣдующаго факта: въ 1876 году, когда Сидорову понадобилось набрать команду на корабль „Фениксе" для отправки его въ Обь, то уже не нашлось знающаго шкипера во всемъ поморьи и 5 человѣкъ команды.

Въ 1846 году консуломъ нашимъ въ Норвегiи возбужденъ былъ вопросъ объ образованiи въ Архангельскѣ общества взаимнаго страхованiя судовъ морскихъ и промысловыхъ, не рѣдко терпѣвшихъ крушенiя на Бѣломъ морѣ во время плаванiя въ Норвегiю, но предположенiе это не осуществилось въ то время.

Въ 1848 году утвержденъ уставъ Архангельской морской и рѣчной компанiи, имѣвшей капиталъ 150,000 рублей, но черезъ 7 лѣтъ компанiя прекратилась.

Въ 1845 министру финансовъ былъ представленъ на одобренiе и утвержденiе проэктъ устава „Полярной компанiи" и „Торговаго сообщенiя между Печорой и Обью"; оба эти проэкта были отвергвуты. Къ слову сказать, промысловыя, или вѣрнѣе монопольныя, компанiи существовали и ранѣе, съ временъ Петра I-го о компанiи князя Меньщикова мы уже упоминали). Въ дальнѣйшемъ, сѣверные рыбные и звѣриные промыслы принадлежали слѣдующимъ тремъ: компанiямъ Павлу и Петру Шафировымъ, графу Шувалову и Бѣломорской компанiи; всѣмъ этимъ компанiямъ за данныя имъ привилегiи вмѣнялось въ обязанность свои промыслы обслуживать и вести сношенiя съ заграницей на собственныхъ русскихъ судахъ; но все это пренебрегалесь, и компанейскiя дѣла обслуживали иностранныя суда, а потому эти, съ виду полезныя для развитiя мореходства предпрiятiя, не оставили слѣдовъ въ наслѣдство русскому мореходству.

Въ 1848 г. въ Кольскомъ уѣздѣ уловы рыбы были слѣдующіе:

Семги	12,000	пудовъ.
Палтуса	6,000	"
Трески	130,000	"
Пикши	40,000	"
Сайды	100,000	"
Сельдей	85,000	"
Звѣрей морскихъ:		
Лысуновъ	3,250	"
Нерпъ	100	"
Мор. зайцевъ	15	"
Въ Архангельскомъ уѣздѣ тюленей	1,041	штукъ.

Въ 1849 году изъ-за границы въ Архангельскъ прибыло 514 судовъ, вышло 518 судовъ.

Съ 1849 года по фарватеру и на барѣ рѣки Сѣверной Двины, вмѣсто вѣхъ съ голиками, были поставлены на барѣ (на лягѣ) 10 бакеновъ и пріемный флагъ-бакенъ, направленіе фарватера SO—NW въ разстояніи 350 саженъ, ширина фарватера 400 саженъ (№ 19-й Арх. Губ. Вѣдом. 1849 г.).

Въ 1849 году въ Архангельскѣ появилось первое пароходное движеніе, по этому случаю корреспондентъ изъ Архангельска въ Морскомъ сборникѣ пишетъ слѣдующее:

„А вотъ новость: на прошлой недѣлѣ открыто у насъ пароходное сообщеніе съ Соловецкимъ монастыремъ, пароходъ г.г. Бронджавъ—„Подвигъ“, отправленный туда 20-го мая, возвратился 24-го числа, пробывъ двое сутокъ въ монастырѣ съ богомольцами; завтра отправляется онъ во второй разъ“.

Въ половинѣ XIX столѣтія состояніе русскаго торговаго мореходства было печально: суда ихъ флота обслуживали лишь свои необходимыя нужды по доставкѣ промысловъ и другихъ сырыхъ мѣстныхъ продуктовъ къ Архангельскому порту, а изъ него вывозили въ свои мѣстности пищевые продукты: хлѣбъ, съѣстные припасы, матеріалы промысловые, снасти и т. п. Торговля рыбой съ Норвегіей была еще незначительна, но была замѣтна эволюція, переломъ характера мореходства, изъ падавшаго къ тому времени промысловаго флота Новой Земли, Груманта, Печоры и Мурманскаго берега преобразовывался въ чисто торговый (мѣновой торговли) флотъ съ сѣверной Норвегіей.

Оставляя на произволъ судьбы и иностранцевъ свои исконно богатые промыслы сначала на Грумантѣ (Шпицбергенѣ), гдѣ были вытѣснены норвежцами, покровительствуемыми своимъ правительствомъ и капиталистами; не имѣя себѣ никакой защиты отъ своего русскаго правительства, которое по укоренившемуся обычаю ставило мореходамъ, гдѣ могло, лишь преграды и тормазы неумѣлыми бюрократическими пріемами и слѣпой централизаціей, все же отбить охоту отъ моря не могло. Духъ моряка-помора искалъ выхода и нашелъ его въ торговлѣ съ Норвегіей.

Движеніе судовъ каботажнаго флота въ Бѣломъ морѣ—1-я таблица, 2-я таблица—въ заграничномъ.

Таблица 1-я.

Годы.	Число судовъ.	Годы.	Число судовъ.
1850	250 судовъ.	1872	929 судовъ.
1851	224 „	1873	885 „
1852	217 „	1874	974 „
1853	215 „	1875	933 „
1854	235 „	1876	1744 „
1855	89 „	1877	1845 „
1856	169 „	1878	1621 „
1857	208 „	1879	1747 „
1858	272 „	1880	1692 „
1859	469 „	1881	1717 „
1860	526 „	1882	1125 „
1861	670 „	1883	790 „
1862	3070 „	1884	1119 „
1863	2039 „	1885	1080 „
1864	1824 „	1886	1090 „
1865	1483 „	1887	695 „
1866	1692 „	1889	724 „
1867	1752 „	1890	748 „
1868	1143 „	1891	754 „
1869	957 „	1892	648 „
1870	945 „	1893	738 „
1871	867 „		

Таблица 2-я.

Годы.	Паровые суда. Число судовъ.	Паровые суда. Чистая вмѣстимость	Парусные суда. Число судовъ.	Парусные суда. Чистая вмѣстимость въ ластахъ.
1875	6 пор.	1257 лас.	330 с.	10900 лас.
1876	16 „	2457 „	384 „	15331 „
1877	8 „	2136 „	303 „	11303 „
1878	8 „	2267 „	274 „	9779 „
1879	10 „	2330 „	305 „	10652 „
1880	8 „	1845 „	327 „	13932 „
1881	9 „	1821 „	298 „	9343 „
1882	10 „	2169 „	305 „	10341 „
1883	13 „	2365 „	279 „	8659 „
1884	12 „	2589 „	240 „	8199 „
1885	10 „	2032 „	277 „	11205 „
1886	11 „	2070 „	304 „	12558 „
1887	13 „	2284 „	308 „	14374 „
1888	10 „	2163 „	292 „	10787 „
1889	11 „	1558 „	273 „	3636 „
1890	11 „	1183 „	289 „	9596 „
1891	12 „	2754 „	241 „	7381 „
1892	11 „	2723 „	220 „	6826 „
1893	13 „	2716 „	215 „	7490 „

Изъ таблицы 1-й мы видимъ, что движеніе каботажнаго павланія—230—250 судовъ, способное лишь для нуждъ мѣстнаго сообщенія и перевозокъ, въ 1855—1856 годахъ сокращается во время Крымской компаніи, когда англичане блокировали Бѣлое море; но вскорѣ число судовъ опять увеличивается и въ 1862 г. достигаетъ наибольшей цифры—3070 судовъ.

Быстрый ростъ флота за этотъ періодъ времени объясняется, во-первыхъ, развитіемъ мѣновой торговли съ Норвегіей, а во-вторыхъ, наличностью еще въ то время Новоземельскихъ отъѣзжихъ промысловъ; туда еще плавало въ эти годы порядочное количество русскихъ промысловыхъ судовъ (такъ, по словамъ доклада О. Воронина Императорскому обществу, для содѣйствія торговаго мореходства въ 1835 году къ Новой Землѣ ходило 137 судовъ, а въ 1875 году уже только 5 судовъ), вѣроятно, въ это время ихъ плавало туда около 50—70 судовъ.

Далѣе, въ 1870—1875 годахъ видно замѣтное уменьшеніе поморскаго флота, въ это время возникновеніе парового флота отражается на парусныхъ судахъ, и съ 1875 года мы видимъ изъ таблицы 2-й снова уменьшеніе въ каботажномъ флотѣ небольшое, но въ судахъ заграничнаго плаванія, т. е. въ Норвегію, значительное сокращеніе—съ 384 до 250 судовъ, что объясняется возникновеніемъ и развитіемъ парового флота, преимущественно, субсидированнаго „Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства"; конкуренція поморскаго флота здѣсь была уже безсильна. Развитіе пароходныхъ срочныхъ сообщеній вскорѣ отозвалось на тѣхъ судахъ поморскаго парусцаго флота, который ранѣе занимался перевозкой промышленниковъ на Мурманскій берегъ и доставлялъ имъ туда всѣ жизненные продукты, а обратно отвозилъ ихъ самихъ и ихъ добытый рыбный промыселъ; кромѣ того, пароходы начали перевозить грузы изъ Архангельска въ слѣдующіе г.г.: Кемь, Онегу, Суму, Колу и т. п. пункты, куда ранѣе до періода пароходства, все это перевозилось на поморскихъ парусныхъ судахъ.

По имѣющимся свѣдѣніямъ (памятной книжки Архагнельской губерніи 1861 года), мы видимъ, что постройка парусныхъ судовъ въ Поморьѣ продолжалось очень энергично; такъ, въ 1860 году было построено парусныхъ судовъ разныхъ типовъ въ Архангельскомъ уѣздѣ:

Шкунъ 6, лодій 9, кочмаръ 12, роньщинъ 9, а всего 34 судна.

Въ Кемскомъ уѣздѣ: шкунъ 6, лодій 11, кочмаръ 5, роньщинъ 10, шнякъ 39 всего, кромѣ шнякъ, 32 судна.

Въ Мезенскомъ уѣздѣ: лодій 1.

Въ Онежскомъ уѣздѣ: шкунъ 1, лодій 10, кочмаръ 3, всего 14 судовъ.

Всего въ Архангельской гутерніи: шнякъ 16, лодій 35, кочмаръ 20. роньщинъ 39, всего 133 судна.

Всѣхъ же судовъ поморскаго флота числилось 1143 мореходныхъ судна.

Слѣдующая табличка даетъ намъ, хотя и краткое, но ясное понятіе о томъ ничтожномъ участіи въ заграничномъ плаваніи русскаго парусного и парового флота, въ 80—90 годахъ сравнительно съ иностраннымъ флотомъ (по средней вмѣстимости въ ластахъ).

Годы.	Всѣ суда русскіе и иностранныя.		Русскія суда.	
1850—1854	53572	ласта.	3793	ласта.
1855 59	50455	„	2902	„
1860— 64	66386	„	5525	„
1865— 69	74807	„	8907	„
1870— 74	86318	„	10215	„
1875— 79	104874	„	13723	„
1880— 84	91286	„	12251	„
1885— 89	90784	„	13517	„
1890— 93	103120	„	10167	„

Хотя заграничный оборотъ съ 1870 годовъ увеличился почти вчетверо, но это увеличеніе относится опять-же на счетъ только торговли съ сѣверной Норвегіей (торговлѣ рыбой); вывозъ изъ Россіи хлѣбныхъ и др. сырыхъ матеріаловъ и лѣса всецѣло остается въ рукахъ иностранцевъ, и участія русскаго флота здѣсь совсѣмъ нѣтъ.

Подводя итоги къ 1906 году, нельзя не признать, что развитіе торговаго поморскаго флота на Сѣверѣ двигается очень медленно и, пожалуй, не двигается, а стоитъ на одной исторически мертвой точкѣ; оно, въ силу традицій и мѣстныхъ нуждъ, держится на уровнѣ необходимаго обслуживанія мѣстныхъ нуждъ въ соотвѣтствіи съ культурнымъ уровнемъ и потребностями приморскаго населенія, и хотя въ послѣднее время замѣтны нѣкоторые новые шаги къ прогрессу, какъ, наприм., тралловый ловъ, увеличеніе навигаціи, попытки возобновленія промысловаго флота и т. п., но они не имѣютъ въ будущемъ, по крайней мѣрѣ ближайшемъ, какого-либо успѣха.

Въ 1908 году парусный Бѣломорскій флотъ состолъ изъ 437 судовъ, 24,610 регистр. тон., 26963 регистр. тоннъ полной вмѣстимости; кромѣ того, было 48 паров. судовъ въ 10782 р. тон. чистой вмѣстимости и 18,902 р. тон. полной. А всего 485 судовъ съ чистой вмѣстимостью 35,393 р. тон. и полной—45,867 р. тоннъ.

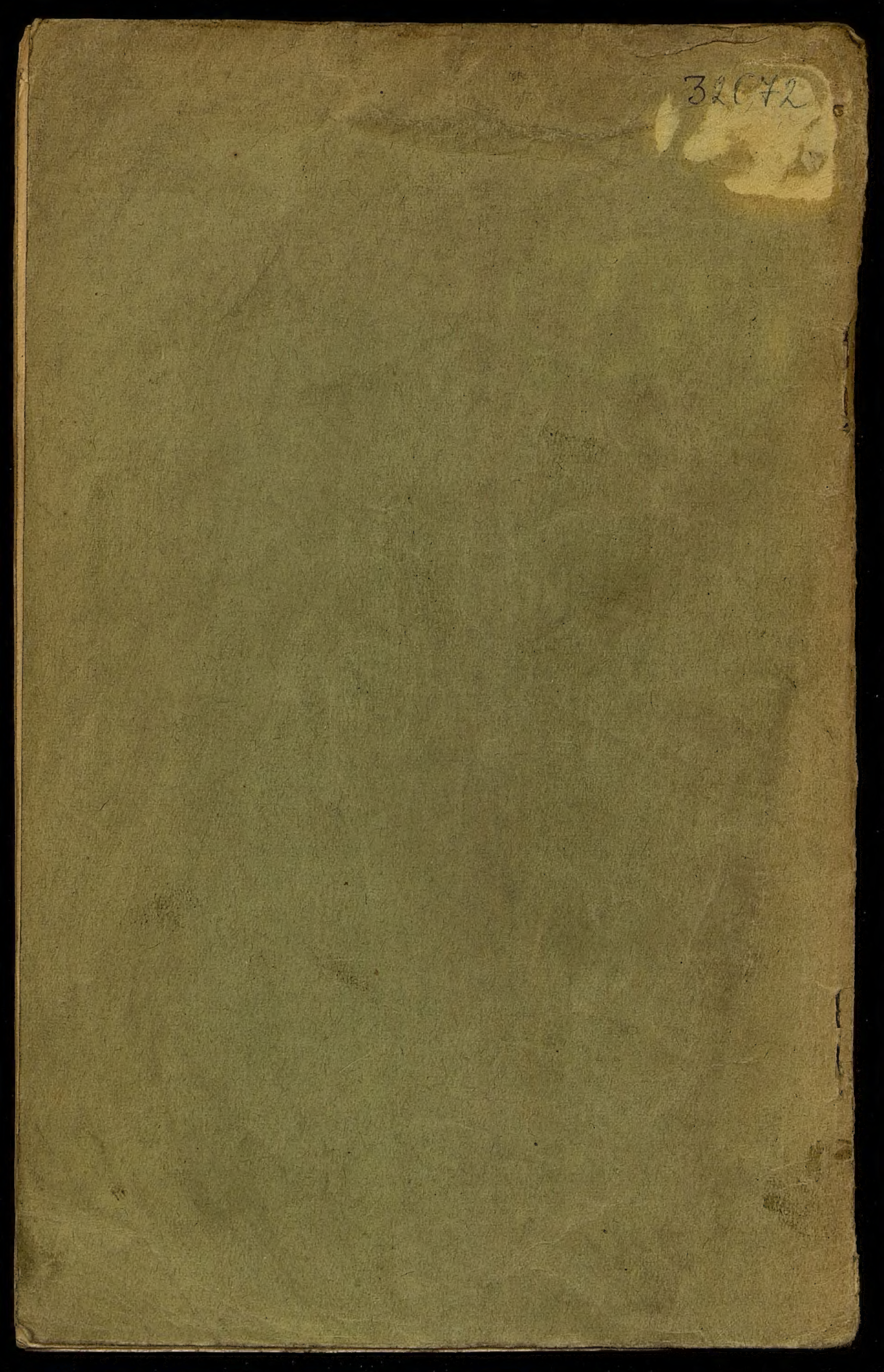
Если исключить изъ этого количества 14 пароходовъ, принадлежащихъ Мурманскому товариществу, которое существуетъ и развивается благодаря на привиллигіямъ и субсидіи, безъ которыхъ, вѣроятно, не смогло бы существовать, то станетъ ясно, что состояніе мореходства на Сѣверѣ для своего развитія и прогресса требуетъ не мало реформъ и внимательнаго отношенія правительственныхъ властей къ его нуждамъ

И. Ануфріевъ.

Перепечатано изъ № 12-го „Извѣстій Арханг, О-ва изуч. Русск. Сѣвера“ за 1913 г.

Архангельскъ. Губернская Типографія.

4.-80k


32072